Arthur TULUŞ

INTERESE ECONOMICE ŞI POLITICE LA GURILE DUNĂRII ÎNTRE 1936 ŞI 1940

Economic and Political Interests at Low Danube Mouths between 1936 and 1940

The Sulina channel was still the only way of access to and from Danube of the commercial ships, although there had been many other initiatives of finding another derivation.

The harbour of the maritime Danube were especially centres of purchasing rather cereals (almost 50 % of the total amount of the goods exported by sea) than wood.

The exchanging of goods on the Danubian market was influenced, as well as the entire Romanian commerce, by a series of economical, fiscal and political factors.

Towards the end of the 30s, in the context of worsening of the international relations, the influence of the world market begin to be shadowed by the political events. The geo-strategic and economic importance of the region is obvious, especially from the perspectives of the German interests, the geopolitical theoreticians of the Third Reich insistently asking to control the entire Danubian area.

The political and economical aggression at the Low Danube mouths and the indifference of Great Britain and France treated by means of the München episode (September, 1938), forced Romania to give in and accept some compromises on the river.

Firstly, the Romanian authorities agreed to German adherence to the European Commission of Danube as member with full rights (the agreement of Bucharest, March 1st, 1939). The breaking out of the World War II (September, 3rd, 1939) and the new turning in the international relations allowed the Great Power of Central Europe to intensify the pressures on the Romanian government and to treat Danube as its possession.

The Romanian authorities resisted these pressures until the end of June 1940, pleading for maintaining the freedom of navigation and consequently of commerce, as well as for a policy of a strict neutrality along the river. The surrender of France and the loss of Bessarabia irreversibly drove Romania to join the coalition around Germany. From that moment on, the navigation on Danube was entirely subjected to German interests.

The naval traffic between 1936 and 1940, at the confluence river-sea, faithfully showed the economical and political-strategical realities at Low Danube. Commercially speaking, along the maritime sector, there was a fierce competition between Italy, Great Britain and Germany. As Germany was favored by the international juncture and the geographical position, the dispute was solved in its favor. After enclosing Austria (March, 1939) the commercial flux of the goods to Germany was changed in favor of the river route. That is why almost 62,57 % of the total amounts transported on Danube were shipped by the German ships in 1940. Surprisingly, the position of France as great power and as member of the European Commission of Danube was insignificant from all points of view (importer and exporter at Low Danube or as naval traffic).

Fluviul Dunărea este unul dintre cele mai importante artere navigabile ale Europei, cu un bazin de 817.000 km² care se întinde pe cuprinsul a 17 state[1]. În formarea şi dezvoltarea poporului român importanţa acestui cadru natural are, alături de munţii Carpaţi şi de Marea Neagră, un rol stabilizator şi de progres. Fiind considerată un factor de comerţ şi de civilizaţie, "de Dunăre ca şi de Carpaţi se leagă întreaga viaţă a poporului nostru; ea este partea care ne ţine în contact cu popoarele civilizate din apusul şi centrul Europei; şi tot ea ne deschide calea largă a oceanului pentru schimbul produselor ţării şi muncii poporului cu produsele ţărilor celor mai îndepărtate"[2].

La fel ca întregul comerţ românesc, în aproape întreaga perioadă interbelică, schimburile de mărfuri prin intermediul gurilor Dunării au fost influenţate de evoluţia producţiei interne, de politica economică promovată de autorităţi şi de influenţele pieţei mondiale. Către sfârşitul anilor '30, factorii de natură economică au început să fie eclipsaţi de evenimentele politice, ce au avut în prim plan interesele statului german, teoreticienii geopoliticii germane cerând insistent controlul întregului bazin fluvial, de la izvoare până la mare[3]. Este interesant de urmărit dacă creşterea influenţei politice a statului german în zona gurilor Dunării a precedat sau a fost urmată de o penetraţie economică a acestui stat în zonă, cunoscându-se faptul că

[1] Alexandru Sobaru, Ion G. Năstase, *Artera navigabilă Dunăre – Main – Rhein, factor de strategie europeană. Orizontul 2020,* Bucureşti, 1997, p. 49. Lungimea Dunării este de aproximativ 2.850 km. sau 1.770 mile.

[2] Grigore Antipa, *Dunărea şi problemele ei ştiinţifice, economice şi politice*, Bucureşti, 1921, p. 2.

[3] Vezi Dan Boţescu, *România şi problema Dunării în preajma izbucnirii celui de-al doilea război mondial*, în "Danubius. Revista Muzeului de Istorie Galaţi", vol. V, Galaţi, 1971, p. 225-250.

schimburile economice româno-germane se bazau, mai ales, pe transportul cu ajutorul căilor ferate sau pe navigația în amontele fluviului; precum şi dacă a existat un răspuns coerent din partea celorlalte Mari Puteri europene cu interese în zona gurilor Dunării.

Prin gurile Dunării trec navele dinspre fluviu către Marea Neagră şi invers. Din această perspectivă, considerăm că, tranzitarea acestor strâmtori ale Dunării sunt cele care au determinat trecerea de la schimburi locale sau regionale către un comerț internațional. În sprijinul afirmațiilor noastre, aducem în discuție cauzele şi scopul practic al înființării Comisiei Europene a Dunării, organizație care a reglementat, între 1856 şi 1948, navigația pe Dunărea inferioară. În afara interesului evident, politico-militar, al Marilor Puteri în zonă, naşterea Comisiei Europene a Dunării a avut loc în condițiile abolirii monopolului otoman asupra comerțului exterior al Principatelor Române şi al nevoilor tot mai mari de cereale în țările industrializate din apusul Europei. Scopul practic al acestei Comisii a fost efectuarea de studii şi lucrări pentru ameliorarea navigației şi a şenalului navigabil (eliminarea epavelor scufundate în Dunăre; semnalizarea cursului navigabil prin balize; ameliorarea prin dragare a canalului navigabil; construcția unor faruri care să permită navigația pe timp de noapte sau condiții nefavorabile, etc), precum şi garantarea libertății de navigație, fără discriminări şi abuzuri, pentru toate pavilioanele. Toate aceste măsuri au determinat includerea Dunării şi, mai ales, a sectorului maritim, în liniile comerciale mondiale.

Încă de la început, Comisia Europeană a Dunării a optat pentru folosirea, este adevărat, temporară, a brațului Sulina care prezenta avantajul unor costuri mai mici, urmând ca, în viitor, să se amenajeze brațul Sfântu Gheorghe, şi a estimat că bara de la Sulina se va închide peste 50-70 de ani datorită curenților marini[4]. Calculul tehnic al reputatului inginer hidrolog britanic Charles Hartley nu s-a adeverit iar "provizoratul" folosirii canalului Sulina s-a dovedit permanent, situația rămânând aceeaşi şi în zilele noastre.

În perioada interbelică, întâlnim diverse inițiative privind amenajarea pentru navigație a unui alt braț al Dunării sau, chiar, săparea unui canal Dunăre-Marea Neagră. O amplă campanie, în acest sens, s-a dezlăn-țuit în presa românească între 1937 şi 1939. Considerându-se că, între-ținerea barei Sulina este mult prea costisitoare financiar, datorită debitului şi a nivelului de aluviuni depuse, în mass-media vremii s-a repus în discuție planul mai vechi al inginerului Charles Hartley privind amenajarea canalului Sfântu Gheorghe.

---

[4] Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați (în continuare se va cita DJANG), fond Comisia Europeană a Dunării. Protocoale, 1857, vol.5., f. 6-12.

Folosirea de către nave, în perioada interbelică, a acestei ieşiri la Marea Neagră era periculoasă, însă nu impracticabilă[5]. La începutul anului 1938, în contextul apropiatei sesiunii de primăvară a Comisiei Europene a Dunării, astfel de discuţii au fost aprinse, titlurile unor articole din presă fiind sugestive: Comisia Europeană a Dunării contractează un împrumut pentru construirea canalului Sfântu Gheorghe[6]; Proiect privind abandonarea canalului Sulina[7]; Se va discuta eterna chestiune a canalului de derivaţie sau construirii unui nou canal pe braţul Sfântu Gheorghe?[8]; etc[9]. Agitaţia mass-mediei este legată şi de propunerea României, în cadrul sesiunii, din ianuarie 1937, a Comisiei Europene a Dunării, privind adoptarea unui plan de finanţare care ar fi urmărit săparea unui canal de derivaţie pus la adăpost de orice împotmolire. Problema a fost reluată, în ianuarie 1938, în timpul sesiunii extraordinare de la Cannes. Cu excepţia guvernului român, celelalte trei state reprezentate în Comisie, au refuzat să ratifice proiectul deşi, partea română era de acord să susţină unilateral sacrificiile financiare, în schimbul unor avantaje ulterioare. În consecinţă, la Cannes, raportul experţilor străini propunea amânarea lucrărilor de construire a acestui canal de derivaţie, cerut insistent de cercurile economice româneşti[10].

Inerţia anglo-franco-italiană, la gurile Dunării, a fost contrabalansată de efervescenţa şi grandomania lui Hitler, care îşi propusese să facă din lacul Bodensee, centrul navigaţiei europene, Elba şi Oderul să fie legate de Rin iar canalul Dunăre-Rin să permită trecerea prin ecluze a navelor de 1.200 de tone[11]. Publicaţiile româneşti centrale sau locale, independente sau de partid ("Ordinea", "Excelsior", "Prezentul", "Ştirea", "Timpul", "Universul", "Cuvântul", "Argus", "Lumea Românească", "Curentul", "România de la Mare", "Viitorul", "România", "Sfarmă Piatră", "Dreptatea", "Dobrogea Nouă. Ba-

---

5 Idem, fond Comisia Europeană a Dunării. Secretariatul General, dosar 319, f. 129. În discuţie, aducem cazul barjei Ville de Toulon, care a intrat în Dunăre transportând cereale din nordul Basarabiei (portul Bugaz). Conflictul cu autorităţile Comisiei Europene a Dunării în privinţa taxelor pe care le avea de plătit a determinat şlepul să iasă din Dunăre prin braţul Sfântu Gheorghe. Exemplul a fost urmat şi de alte vase cu un tonaj asemănător.

6 "Prezentul" din 14 octombrie 1937.

7 "Timpul" din 27 februarie 1938.

8 "Lumea Românească" din 28 februarie 1938.

9 *Deschiderea şedinţelor de primăvară ale Comisiei Europene a Dunării,* în "Prezentul" din 23 februarie 1938; *Gurile Dunării,* în "Părerea Noastră" din 13 februarie 1938.

10 *Comission Europèenne du Danube, 1937, Session extraordinaire de Cannes, Protocoles no. 1 à 15.*

11 Ştefan Stanciu, *România şi Comisia Europeană a Dunării. Diplomaţie. Suveranitate. Cooperare internaţională*, Galaţi, 2002, p. 280.

zargic", "Neamul Românesc", "Semnalul", "Evenimentul Zilei"[12]) sunt marcate de proiectele germane. În paginile lor, întâlnim articole care tratează, dezbat, discută pro sau contra, necesitatea construirii unui canal care să lege Dunărea de Marea Neagră. Chestiunea românească este preluată de o parte a presei străine, printre care amintim: "Bukarester Tageblatt"[13] şi "Le Moment"[14]. Evenimentele politice care au urmat anului 1938 şi, în special, declanşarea celui de-al doilea război mondial în anul următor, au determinat stoparea acestor proiecte privind amenajarea unui alt drum de acces din Dunăre în Marea Neagră.

La începutul anului 1938, intenţiile revizioniste ale Germaniei includeau şi dreptul de jurisdicţie asupra sectorului maritim al Dunării. Încă de la 14 noiembrie 1936, statul german a denunţat unilateral regimul internaţional al fluviilor, înscris în tratatele de la Versailles[15], şi a hotărât să dispună conform propriilor interese de porţiunea acelor căi navigabile, declarate internaţionale, dar care, se aflau pe teritoriul său. Gestul statului din Europa centrală a modificat programul urmărit de autorităţile române, în problema revendicării suveranităţii la gurile Dunării, şi a determinat diplomaţia românească să se îndepărteze de linia cererilor formulate anterior de Nicolae Titulescu care, urmăreau desfiinţarea Comisiei Europene a Dunării şi unificarea regimului fluviului[16]. Slăbiciunea politică anglo-franceză, concretizată prin politica de "îmblânzire" a Germaniei pe calea concesiilor repetate, coroborată cu necesităţile autorităţilor române de a asigura condiţii privind o

[12] "Ordinea" din 25 februarie 1938; "Excelsior" din 26 februarie 1938; "Prezentul" din 26 februarie şi 8 iulie 1938; "Ştirea" din 3 martie 1938; "Timpul" din 14 martie 1938; "Universul" din 25 şi 27 martie 1938; "Cuvântul" din 27 martie 1938; "Argus" din 5 iunie 1938 şi 29 ianuarie 1939; "Lumea Românească" din 8 iunie 1938; "Curentul" din 10 iulie 1938; "România de la Mare" din 11 iulie 1938; "Viitorul" din 4 august 1938; "România" din 5 octombrie 1938; "Sfarmă Piatră" din 6 noiembrie 1938; "Dreptatea" din 10 noiembrie 1938; "Dobrogea Nouă. Basargic" din 6 decembrie 1938; "Neamul românesc" din 18 decembrie 1938; "Semnalul" din 30 noiembrie 1938; "Evenimentul Zilei" din 3 mai 1939.

[13] "Bukarester Tageblatt" din 28 februarie 1938.

[14] "Le Moment" din 17 august 1939.

[15] Dan Boţescu, *op.cit.*, p. 226.

[16] Nicolae Titulescu, *Documente diplomatice*, Bucureşti, 1967, p. 804-805. Într-un interviu acordat de N. Titulescu ziarului "Le Temps", acesta declara: "…există două Comisii ale Dunării: una, numită Comisia Internaţională, creată prin tratatele de pace, cu sediul la Viena; cealaltă, numită Comisia Europeană, creată prin Tratatul de la Paris din 1856, cu sediul la Galaţi. România consideră necesară suprimarea celei de-a doua Comisii, căci ea constituie, după cum se va vedea, anacronismul cel mai de necrezut, controlul teritorial străin cel mai inadmisibil, organismul internaţional răspunzând cel mai puţin scopurilor pentru care a fost creat".

bună navigație la gurile Dunării, a determinat o soluționare grabnică a problemei Comisiei Europene a Dunării. Rezultatul a fost, din punct de vedere al autorităților române, un compromis, având în vedere intenția Germaniei de a exclude din viitorul statut al Dunării cele trei puteri neriverane[17]. Astfel, Comisia Europeană a Dunării trebuia să fie modificată, dar ca organism internațional păstrată, pentru a asigura un echilibru indispensabil.

Aranjamentul de la Sinaia, din 18 august 1938, a modificat statutul Comisiei Europene a Dunării, recunoscând României suveranitatea deplină asupra zonei maritime a fluviului[18]. Pe de altă parte, în urma unor lungi şi complicate negocieri, modificarea cadrului juridic al acestui sector a fost considerată încheiată abia la 1 martie 1939, când s-a semnat Acordul de la Bucureşti[19], prin care Germaniei era primită cu drepturi egale în Comisia Europeană a Dunării. Tot acum, cele două Mari Puteri revizioniste au aderat la Aranjamentul de la Sinaia. Noul regim al sectorului maritim al fluviului a intrat în vigoare, oficial, la 13 mai 1939, în şedința deschiderii sesiunii de primăvară a Comisiei Europene a Dunării. Ulterior, la 17 mai 1939, a avut loc solemnitatea ridicării pavilionul românesc la Sulina în locul pavilionului Comisiei[20].

Aşadar, comerțul prin gurile Dunării poate fi redus la intrările/ieşirile de mărfuri şi bunuri prin brațul Sulina. Până în mai 1939, tranzitul de mărfuri prin bara Sulina a fost apanajul Comisiei Europene a Dunării, care supraveghea şi încasa taxe de la vasele intrate/ieşite în/din Dunăre către Marea Neagră, prin intermediul Căpităniei portului Sulina şi a Casei de Navigație. Ulterior, prin schimbarea regimului sectorului maritim al fluviului, autoritățile române au preluat aceste prerogative. În acest sens, a fost înființată Direcția Dunării Maritime, care, pe lângă alte funcții preluate de la Comisie,

---

[17] Arhiva Ministerului Afacerilor Externe (în continuare se va cita AMAE.) , fond 8. Convenții, D.17, vol. V, f. 148-149. Intenția Germaniei reiese în urma unor discuții purtate de Ministrul de Externe al României, Nicolae Petrescu-Comnen, şi, ministrul german, Martius, în iunie 1938.

[18] DJANG, fond Comisia Europeană a Dunării. Protocoale, 1938, vol. 110. Acordul a fost semnat de România, Marea Britanie şi Franța. Italia a refuzat să-şi trimită reprezentanții, pe motivul lipsei aliatei sale, Germania, la lucrările acest organism.

[19] Vezi *Protocoles de la Conférence tenue a Sinaia du 8 au 18 aout 1938 pour la modification du régime du Danube. Arrangement de Sinaia du 18 aout 1938 relatif a l'exercice des pauvoirs de la Commission Europénne du Danube. Accord de Bucarest du 1-er mars 1939*, Galatz, 1939.

[20] Dan Boțescu, *op. cit*, p. 249.

avea obligaţia de a continua redactarea unui buletin lunar[21]. Publicaţia a avut atât un rol tehnic, oferind informaţii de natură a asigura o bună navigaţie (date hidro-meteorologice, adâncimi minime la bară şi la fluviu, lucrări de dragaj, situaţia semnalizărilor luminoase şi a balizelor); dar şi statistico-economic, prezentând în fiecare număr două tablouri privind vasele intrate şi ieşite în/din Dunăre, în luna respectivă, cu precizarea numelui vasului, a pavilionului, tonajului, pescajului şi a felului şi cantităţii încărcăturii[22].

Sub aspect economic, comerţul prin gurile Dunării nu poate fi rupt de o serie de factori: natura mărfurilor intrate/ieşite şi a gradului de dependenţă a acestora de anumite calamităţi naturale (secetă, inundaţii, etc); capacitatea de producţie a economiei româneşti dar şi a statelor din bazinul dunărean; nevoi şi necesităţi pe piaţa românească şi mondială; dezvoltarea transportului pe apă; etc. În acest context, nu trebuie neglijat nici aspectul fiscal, ştiindu-se faptul că, în perioada interbelică, marile porturi de la Dunărea maritimă, au fost extrem de nemulţumite de taxele impuse de Comisia Europeană a Dunării, sau, din mai 1939, de Direcţia Dunării Maritime, care au îndepărtat o mare parte a celor interesaţi (armatori, comerciaţi, etc) către o altă rută, ce avea în prim-plan portul românesc Constanţa[23].

---

[21] DJANG, fond Comisia Europeană a Dunării. Secretariatul General, dosar 762, f. 19, 23-24.

[22] "Buletinele Comisiei Europene a Dunării", respectiv, din mai 1939, "Buletinele Direcţiei Dunării Maritime" sunt principalele surse informative privind comerţul desfăşurat prin intermediul gurilor Dunării. În general, cele două tipuri de publicaţii păstrează acelaşi format şi sumar, deosebirile constând în periodicitatea apariţiei (primele sunt bilunare iar cele ale Direcţiei Dunării Maritime sunt lunare).

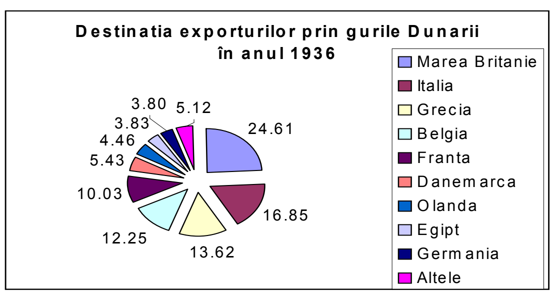
[23] DJANG, fond Comisia Europeană a Dunării. Secretariatul General, dosar 319, f. 6, 85-86. Un caz care indică starea de spirit existentă în cadrul comercianţilor şi armatorilor din porturile Dunării maritime, faţă de taxele şi rigiditatea fiscală a Comisiei Europene a Dunării, este legat de interesele acestora în a atrage cerealele din nordul Basarabiei, prin deschiderea unei linii de cabotaj Bugaz – porturile de la Dunărea maritimă. În acest sens, armatori, precum Spiru P. Vaglianatos, sau firme, Eizu Goldring, au cerut autorităţilor Comisiei, să considere şlepurile, intrate din mare în fluviu şi venite din portul Bugaz cu cereale pentru a le descărca pe cargouri, vase fluviale şi să le taxeze ca atare. Discuţiile au durat circa patru ani, între 1930-1934, şi s-au finalizat pozitiv pentru armatori, printr-o rezoluţie a Comisiei Europene a Dunării. Printre argumentele aduse în discuţie amintim, din adresa înaintată de firma Eizu Goldring, Camerei de Comerţ şi Industrie Galaţi, la 25 aprilie 1933, pentru a susţine pe lângă Comisie demersurile sale: "…barja Ville de Toulon negăsind vapor la Sulina, a venit să transbordeze marfa încărcată la Bugaz într-un vapor de mare tonaj la Brăila şi intrând pe braţul Sulina nu a produs nici o pagubă Comisiei Europene a Dunării deoarece marfa s-a transbordat într-un vas de mare pentru care Comisiunea a încasat taxele în folosul său. Deci nu ar fi explicabil ca să se poată încasa aceste taxe de două ori.(…) *Din aceleaşi cauze şi restul de barje ce lucrează la Bugaz actualmente, şi anume Evanghelos Nomicos de*

Cantitatea de mărfuri anual exportată prin gurile Dunării, între 1936 şi 1940, a oscilat, în funcţie de o serie de cauze de natură economică şi politică. Sub aspect cantitativ, exceptând anul 1940, în restul perioadei, exporturile au depăşit 1.200.000 tone anual[24]. Anii de vârf au fost: 1936 cu un export total de 1.893.108 tone şi 1937 cu 1.650.832 tone.

Din punct de vedere al comerţului internaţional, în perioada interbelică, oraşele de la Dunărea maritimă au fost percepute ca centre de achiziţionare a cerealelor şi a lemnului. Imaginea devenise tradiţională, deoarece aceste tipuri de bunuri constituiseră, înainte de amenajarea canalului Sulina de către Comisia Europeană a Dunării, principala marfă de export a zonei şi a arealului dunărean[25].

Cumpărătorii produselor de pe piaţa dunăreană nu au fost doar Marile Puteri. În a doua jumătate a anilor '30, interesele economice ale unor state cu valută slabă la gurile Dunării au coexistat cu interesele Germaniei sau ale Marii Britanii, state ce au privit zona şi sub aspect geo-strategic. De aceea, analiza anuală a destinaţiei bunurilor ieşite prin bara Sulina trebuie raportată la traficul naval înregistrat de pavilioanele acestor state.

Apogeul exportului de bunuri prin gurile Dunării, în a doua jumătate a anilor '30, a fost atins în 1936, cu 1.893.198 tone. În procente, destinaţia acestor mărfuri este redată în graficul următor.



750 tone, Sperantza de 500 de tone, Jeanette 500 tone, Marmara 400 tone, inclusiv Ville de Toulon 750 tone, în total circa 29.000 tone, care socotite la trei voiaje lunar, însumează aproape 90.000 de tone lunar, nu mai vine nici una pe Dunăre şi toate descarcă la Constanţa (s. n.)".

[24] Cantitatea de mărfuri exportată prin gurile Dunării s-a ridicat la: 1.893.108 tone în 1936; 1.650.832 tone în 1937; 1.204.667 tone în 1938; 1.356.664 tone în 1939 şi 370.757 tone în 1940.

[25] Ghenadie Petrescu, Dimitrie A. Sturdza, Dimitrie C. Sturdza, *Acte şi documente relative la istoria Renaşterii României,* vol. I, Bucureşti, 1888. Convenţia de la Akkerman, din 25 septembrie/7 octombrie 1826, a stabilit libertatea comerţului celor două state româneşti, cu respectarea priorităţii pentru aprovizionarea cu grâne a Constantinopolului.

În acest an, Marea Britanie s-a situat pe prima poziţie, în ce priveşte ponderea bunurilor exportate prin gurile Dunării şi a reuşit să menţină un trafic naval în zonă care i-a permis să-şi păstreze locul patru, ca număr de vase ieşite în mare şi tonaj total[26].

Italia a arătat un interes deosebit faţă de piaţa dunăreană, fiind plasată a doua sub toate aspectele: bunuri importate (16,85% din total), număr de nave ieşite în mare şi tonaj total[27].

Profitând de statutul de cărăuş al gurilor Dunării (s. n.), dobândit în timp, navele greceşti, majoritatea de dimensiuni mici, au întreţinut în acest an, un trafic naval în zonă impresionant, cel puţin ca număr de vase intrate/ieşite în/din Dunăre cu 220 de bastimente pătrunse în fluviu şi 226 revenite în mare. O mare parte a acestor nave au fost închiriate de alte state pentru a le transporta cerealele, cheresteaua şi alte bunuri achiziţionate din gurile Dunării, însă au existat şi bastimente reîntoarse în Grecia cu mărfuri de pe piaţa dunăreană[28].

Interesul economic al Franţei pentru mărfurile din această zonă, precum şi statutul de putere navală, a fost inexistent, raportat la procentul mărfurilor achiziţionate de pe piaţa dunăreană şi la, doar, cele trei nave franceze intrate în Dunăre[29].

În tot acest timp, importanţa gurilor Dunării pentru Germania a rămas la o cotă ridicată, traficul naval situând-o imediat după Marea Britanie cu 30 de nave intrate cu un tonaj total de 75.096 de tone şi 30 ieşite din fluviu în mare cu un tonaj total de 75.135 tone, în condiţiile lipsei de atractivitate a transportului produselor achiziţionate de marele stat din Europa centrală pe ruta fluviu-mare.

În 1936, România s-a plasat pe locul trei ca număr de nave ieşite în mare şi tonaj total[30]. S-a remarcat o activitate navală la confluenţa fluviu-mare şi al altor state riverane la Dunăre: Ungaria, Iugoslavia şi Bulgaria[31].

---

[26] În 1936, prin gurile Dunării, au ieşit în mare un număr de 57 de nave sub pavilion britanic, cu un tonaj total de 122.166 tone şi au intrat 53 de vase cu un tonaj total de 115.270 tone.

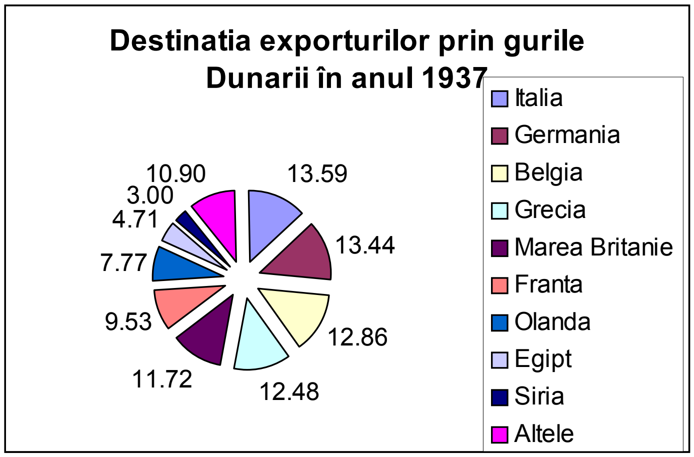
[27] În 1936, prin gurile Dunării au ieşit în mare un număr de 107 de nave sub pavilion italian, cu un tonaj total de 325.153 tone şi au intrat 108 vase cu un tonaj total de 328.179 tone.

[28] Statul grec a fost în 1936 al treilea cumpărător de pe piaţa dunăreană, cu 13,62% din totalul bunurilor exportate prin gurile Dunării. Tonajul total al vaselor greceşti intrate în fluviu a fost de 394.006 tone iar al celor ieşite în mare de 403.551 tone.

[29] În 1936, au intrat în Dunăre doar 3 nave franceze cu un tonaj total de 1.476 tone şi au ieşit 4 cu un tonaj total de 1.968 tone.

[30] În 1936, au ieşit din Dunăre 66 de nave sub pavilion românesc cu un tonaj total de 213.519 tone şi au intrat 65 de bastimente cu un tonaj total de 209.844 tone.

Anul 1937, a fost al doilea vârf al perioadei, în privința cantității de mărfuri exportată prin gurile Dunării cu 1.650.832 tone. În procente, repartiția acestor mărfuri este redată în graficul următor.



În 1937, în zona gurilor Dunării s-au remarcat schimbări majore. Pentru prima dată, factorii de natură economică încep să fie eclipsați de importanța politică şi geo-strategică a regiunii. Presiunile economice germane sunt evidente, zona maritimă a fluviului fiind un exemplu elocvent în acest sens. Pentru prima dată, statul din Europa centrală a ajuns nu să achiziționeze de pe piața dunăreană, ci să aducă pe cale maritimă, o cantitate de produse mai mare decât a Marii Britanii. Meritul este cu atât mai mare, pentru statul german, cu cât ruta maritimă era nefirească, iar exportul de cereale al României era tradițional îndreptat spre vest, datorită accesibilității transportului maritim şi a faptului că, probabil, Marea Britanie era "singura țară care ar putea asigura o piață corespunzătoare pentru mărfurile acestor state (balcanice)"[32]. În acest an, Germania a reuşit performanța să se situeze pe poziția secundă, în ceea ce priveşte ponderea mărfurilor importate prin gurile Dunării şi, mai mult decât atât, a depăşit Marea Britanie în privința traficului naval

---

[31] În 1934, au ieşit din Dunăre 17 vase sub pavilion ungar, bulgar sau iugoslav, 23 de vase în 1935 şi 48 de nave în 1936.
[32] Antonin Basch, *The Danube Basin and the German Economic Sphere*, New York, 1943, p. 199-212.

înregistrat prin bara Sulina, atât ca număr de nave, cât şi ca tonaj total[33]. Poziţia dobândită de acest stat, în 1937, nu a fost una întâmplătoare, şi nu a luat în calcul doar considerente de natură economică, după cum sublinia ministrul Germaniei la Bucureşti: "… era mai uşor pentru Germania, care avea relaţii comerciale cu România, să depăşească problema preţurilor decât pentru o firmă engleză care ar putea eventual să cumpere cu ajutorul subvenţiilor guvernamentale doar un singur transport de grâu. Pentru că o astfel de firmă trebuie să se gândească la posibilităţile de vânzare şi pur şi simplu nu poate ignora situaţia de pe piaţa mondială"[34]. Marile Puteri revizioniste au reuşit să domine în 1937, piaţa şi traficul naval prin gurile Dunării, deoarece, aliata Germaniei, Italia s-a plasat pe locul întâi în privinţa importurilor de pe piaţa dunăreană şi a tonajului total înregistrat, fiind depăşită doar de Grecia, sub aspectul numărului de bastimente ieşite în mare[35].

Marea Britanie[36] a înregistrat un recul al importurilor de cereale şi cherestea de pe piaţa dunăreană, situându-se cu 11,72% din totalul exporturilor prin gurile Dunării, în urma Italiei, Germaniei, Belgiei şi a Greciei.

În 1937, reacţia franceză faţă de influenţa italiană şi, mai ales, de creşterea penetraţiei economice şi a presiunilor politice germane în zona gurilor Dunării, a întârziat să apară, ceea ce demonstrează inexistenţa sau, poate, neputinţa unei politici economice şi a unei strategii coerente. Cu un trafic naval, în 1937, de numai 5 intrate în fluviu şi 4 ieşite din Dunăre în mare şi, fără a încerca cucerirea economică a pieţei dunărene[37], Franţa nu a avut cum să contracareze Drang nach Osten-ul german. Mai mult, până în 1938, Franţa a oferit impresia Marii Britanii că, România era virtual o colonie a sa[38]. Neputinţa franceză a fost sesizată şi de politicienii români pe la

---

[33] În 1937, traficul naval al Germaniei prin bara Sulina a situat acest stat pe poziţia a patra, în mare ieşind un număr de 63 de nave sub pavilion german cu un tonaj total de 137.875 tone şi au intrat în fluviu 62 de nave cu un tonaj total de 135.500 tone.

[34] David B. Funderburk, *Politica Marii Britanii faţă de România (1938-1940*), Bucureşti, 1983, p.79.

[35] În 1937 au ieşit în mare 128 de vase sub pavilion italian cu un tonaj total de 332.899 tone, faţă de tonajul total al navelor greceşti, 275.931 tone. În schimb, numărul navelor sub pavilion grecesc ieşite din Dunăre s-a ridicat la 182, ceea ce indică, la fel ca în ceilalţi ani, dimensiunile reduse ale bastimentelor sub acest pavilion.

[36] În 1937, au intrat/ieşit în/din Dunăre un număr de 51 de nave britanice cu un tonaj total de 121.364 tone iar acest stat s-a situat doar pe poziţia a patra ca pondere a mărfurilor achiziţionate de pe piaţa dunăreană.

[37] Ponderea mărfurilor importate de Franţa, din regiunea gurilor Dunării, a fost aproximativ aceeaşi cu cea a anului trecut.

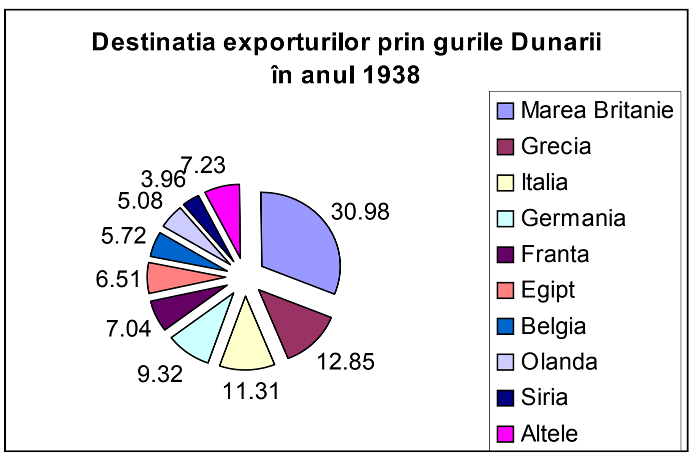
[38] David B. Funderburk, *op. cit*., p. 45.

jumătatea anilor '30, iar reacția cea mai clară a survenit în 1936, după înlăturarea lui Nicolae Titulescu din fruntea Ministerului de Externe, când, regele României, Carol al II-lea, a declarat: "cel dintâi guvern ce trebuie consultat în problemele internaționale era cel al Majestății Sale Britanice, acesta întâi şi apoi cel francez"[39].

Procentul exporturilor către state cu valută slabă a fost în continuare ridicat, Belgia, Grecia, Egiptul, Siria, Olanda, fiind prezențe constante pe piața românească din zona gurilor Dunării.

Traficul naval al României prin bara Sulina[40] a menținut țara noastră pe poziția a treia ca număr de nave, la egalitate cu Germania, însă, cu un tonaj total mai ridicat, loc menținut, în general, de statul român în întreaga perioadă interbelică.

În 1938, cantitatea de mărfuri achiziționate de pe piața dunăreană şi expediate la destinație pe cale maritimă a fost de 1.204.667 tone. În procente, țările de import a acestor bunuri transportate prin gurile Dunării sunt redate în graficul următor.



Revenirea spectaculoasă a Marii Britanii, ca principal cumpărător de cereale şi cherestea, în 1938, s-a datorat inițierii unei politici economice coerente, a unei ofensive economice de contracarare a presiunilor germane. Marea Britanie şi-a dat seama că, regiunea Balcanilor nu este fieful Franței, însă, în lipsa unor măsuri concrete, zona va fi total subordonată intereselor

[39] *Ibidem.*
[40] În 1937, au ieşit/intrat din/în Dunăre 63 de nave sub pavilion românesc cu un tonaj total de 198.496 tone.

germane. Concret, britanicii îşi propun creşterea comerţului anglo-român. Procentul mare de achiziţii britanice de pe piaţa dunăreană trebuie legat de contractul încheiat, în septembrie 1937, între Marea Britanie şi România privind cumpărarea a 400.000 de tone de grâu, dar "numai jumătate din această cantitate a fost preluată"[41]. Cert este că, această ofensivă economică britanică se simte mai mult în privinţa ponderii mărfurilor cumpărate şi transportate prin bara Sulina, cu 30,98% din totalul lor, şi, mai puţin, în privinţa traficului naval. Totuşi, cele 27 de nave britanice ieşite în 1938 din Dunăre, au un tonaj total de 82.556 tone, superior celor 40 de bastimente germane, ce totalizează numai 72.502 tone[42].

Din păcate, în 1938, agresivitatea şi presiunile Germaniei ating un nou nivel, în care latura politică primează celei economice. Politica şi interesele germane ies triumfătoare peste tot în Europa în confruntarea cu statele ce doreau menţinerea statu-quo-ului teritorial. Anschluss-ul (martie 1938) a întărit poziţia Germaniei în bazinul dunărean şi i-a permis să ceară într-o manieră imperativă, admiterea în Comisia Europeană a Dunării[43]. Acordul de la München (29 septembrie 1938) a fost cea mai mare înfrângere şi cea mai mare lovitură dată, sub raportul prestigiului, pe care le-a suferit Anglia şi Franţa deoarece, sacrificarea Cehoslovaciei a arătat că, în caz de război, statele Europei centrale şi dunărene nu vor primi nici un ajutor de la cele două Mari Puteri susţinătoare ale sistemului de la Versailles. O parte a clasei politice româneşti a continuat să fie naivă, cum a fost cazul lui Carol al II-lea, care s-a aşteptat, după München, să dobândească ajutor şi garanţii

---

[41] Antonin Basch, *op. cit*., p. 212. Bash menţionează că, Marea Britanie cumpărase din România cereale în valoare de 1milion de lire sterline faţă de un import total de cereale de 76 milioane lire sterline; numai prin gurile Dunării, în 1938, au fost transportate pe nave către Marea Britanie 200.287 tone de grâu.

[42] În privinţa traficului naval, Marea Britanie şi Germania şi-au disputat poziţiile patru şi cinci, în funcţie de criteriul ales pentru selecţie: numărul de nave ieşite din Dunăre sau tonajul total al acestora. Astfel, în 1938, au intrat în fluviu 30 de nave sub pavilion britanic (tonaj total de 95.616 tone) şi au părăsit fluviul 27 de bastimente (tonaj total de 82.556 tone), faţă de cele 40 de vase germane intrate/ieşite în/din fluviu (acelaşi tonaj total, pentru ambele cazuri, de 72.502 tone).

[43] AMAE, fond 8, Convenţii, D17, vol. V, f. 194-201. Între 6-8 iulie 1938, a avut loc la Bucureşti o întrevedere între o delegaţie germană (formată din Martius şi Bauer) şi una română (Contzescu şi Cretzianu) privind admiterea Germaniei în Comisia Europeană a Dunării. Atunci, cînd reprezentanţii români au motivat că această problemă presantă a Germaniei este şi problema altor state care ceruseră şi ele intrarea în această Comisie (Turcia, Grecia, Uniunea Sovietică şi Polonia), replica delegaţiei germane a fost: "trebuie făcută o distincţie între aspiraţiile altor state şi cele ale Germaniei, căci poziţia Germaniei este alta şi ea nu poate admite a fi tratată identic cu ceilalţi solicitanţi".

economice, deoarece" Anglia era interesată să asigure sprijinirea României în scopul apărării căilor ce duceau către regiunile de un interes vital pentru Imperiul Britanic, ce erau accesibile prin Dunărea de Jos şi Marea Neagră"[44]. Regele român era naiv, dar nu dezinformat, în condiţiile în care, la aceeaşi concluzie ajunge şi un studiu, realizat la 5 ianuarie 1939, de către Serviciul Secret de Informaţii al Marelui Stat Major al Armatei Române, intitulat sugestiv: Expansiunea germană în Sud-Estul Europei şi Gurile Dunării[45]. În condiţiile orientării agresiunii germane către latura politică şi, mai ales, a iniţierii unei politici economice britanice coerente, în toamna anului 1937, nu surprinde scăderea procentului mărfurilor exportate prin bara Sulina care au avut ca destinaţie Germania[46].

Conform aşteptărilor, Grecia a ocupat primul loc în privinţa traficului naval prin gurile Dunării[47] şi locul secund, ca pondere a bunurilor importate şi transportate prin intermediul Dunării.

Presiunile Italiei la adresa celorlalţi membri ai Comisiei Europene a Dunării, privind admiterea aliatei ei, Germania, în această Comisie, a afectat atât traficul naval al acestui stat[48] cât şi importurile din zona Dunării[49].

Surprinde, în continuare, lipsa unei reacţii economice franceze, atât ponderea mărfurilor importate cât şi traficul navelor sub pavilion francez păstrându-se în parametri obişnuiţi[50].

Navigaţia vaselor sub pavilion românesc[51] sau al altor state riverane Dunării (Ungaria, Iugoslavia, Bulgaria) a cunoscut un ritm normal. În 1938,

---

[44] G. O. Gardner, *The Role of Romania*, în "Contemporary Rewiew", martie 1939, apud David B. Funderburk, *op. cit,* p. 83. Regele Carol al II-lea întreprinde vizite la Londra (15-18 noiembrie) şi Paris (19-21 noiembrie) pentru a obţine sprijin din partea celor două state, fără rezultat concret.

[45] Nicolae Ciachir, *Marile Puteri şi România. 1856-1947*, Bucureşti, 1996, p. 229.

[46] Germania a ocupat poziţia a patra, cu 9,32% din totalul mărfurilor exportate prin gurile Dunării.

[47] Prin bara Sulina au ieşit în mare 152 de vase greceşti cu un tonaj total 282.779 tone şi au intrat în fluviu 160 cu un tonaj total de 310.516 tone.

[48] Italia a ocupat locul secund ca trafic naval prin bara Sulina, cu 72 de nave ieşite din Dunăre, care au acumulat un tonaj total de 192.011 tone şi tot 72 de bastimente intrate în fluviu, dar cu un tonaj total de 197.357 tone.

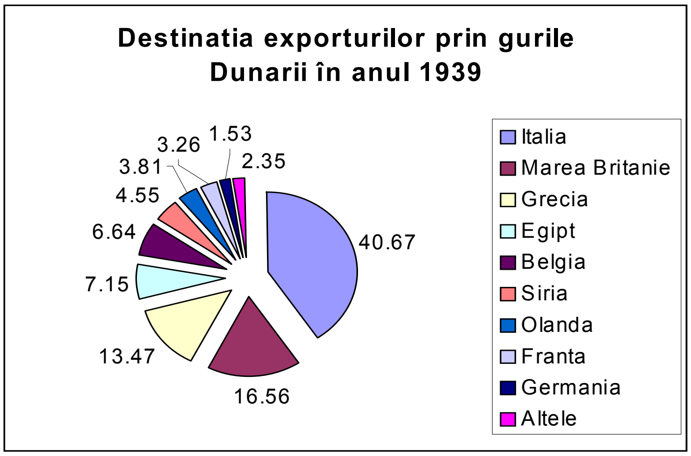
[49] Italia a deţinut în 1938 poziţia treia cu 11,31% din totalul bunurilor importate prin gurile Dunării.

[50] Din totalul bunurilor exportate prin bara Sulina în 1938, 7,04% au avut ca destinaţie Franţa iar în cursul aceluiaşi an în Dunăre au intrat 5 bastimente franceze şi 6 au părăsit fluviu.

[51] Traficul naval al României la confluenţa fluviu-mare o menţine pe acelaşi loc trei, cu 59 de vase ieşite din Dunăre cu un tonaj total de 191.485 tone şi 60 intrate cu un tonaj total de 195.347 tone.

se observă şi o uşoară scădere a ponderii importurilor de bunuri dunărene în state cu valută slabă: Egipt, Belgia, Olanda sau Siria.

Beneficiind de condiţii climaterice foarte bune, în anul 1939, producţia exportată s-a aflat într-o uşoară creştere faţă de anul precedent, ea cifrându-se la 1.356.664 tone. În procente, destinaţia ei este redată în graficul următor.



Evoluţia relaţiilor internaţionale în 1939, a stopat noua turnură, inaugurată în toamna anului 1937, pe care o adoptase Marea Britanie, privind susţinerea economică a unui bloc comercial antigerman, în care era inclus şi statul român. Uşurinţa prin care Franţa şi Marea Britanie au cedat presiunilor politice şi economice germane în perioada interbelică şi, mai ales, în privinţa dezmembrării Cehoslovaciei, a impus României să adopte o cale de compromis cu Germania. Raportat la gurile Dunării, după cum am văzut, acest compromis românesc a dus la admiterea Germaniei în Comisia Europeană a Dunării, în urma Acordului de la Bucureşti (1 martie 1939)[52]. Mai mult, presiunile marelui stat din Europa Centrală au impus încheierea Acordului economic româno-german, din 23 martie 1939, care subordona practic economia românească Germaniei[53]. Reacţia engleză nu a întârziat să apară şi, la 11 mai 1939, Marea Britanie a încheiat la rândul ei un Acord economic cu

[52] Paul Gogeanu, *Dunărea în relaţiile internaţionale*, Bucureşti, 1970, p. 245-246.

[53] David B. Funerburk, *op. cit.*, p. 103-107. România căuta să obţină din partea Germaniei garantarea frontierelor, iar pentru cealaltă tabără, "acordul cu România trebuia să slujească drept bază a unui bloc sub influenţă germană în zona Balacanilor".

statul român[54]. Acest ultim aranjament a fost o încercare britanică disperată, nu de a bloca economic Germania, ci de a nu transforma economia românească într-un monopol german. Acţiunile Marii Britanii au fost, din păcate, lipsite de aportul Franţei. Influenţa economică franceză, în a doua jumătate a anilor '30, a scăzut foarte mult, după cum a indicat-o şi studiul nostru privind comerţul şi traficul naval prin gurile Dunării între 1936 şi 1940. La nivelul întregii economii româneşti, înfluenţa comercială franceză în România s-a diminuat în a doua jumătate a anilor '30, "aşa cum o arată clar descreşterea cu 18% a importurilor franceze de produse petroliere româneşti în 1938 şi 1939, în contrast cu sporirea celor germane (20%), italiene (18%), şi britanice (14%)"[55].

Comerţul prin gurile Dunării a primit o lovitură decisivă, prin declanşarea celui de-al doilea război mondial (3 septembrie 1939)[56], punându-se de acum serios în discuţie problema menţinerii libertăţii de navigaţie pe fluviu şi, implicit, de comerţ la confluenţa fluviu-mare.

Confruntările diplomatice britano-germane, până în septembrie 1939, urmate de beligeranţă în toamna aceluiaşi an, au avantajat interesele economice ale Italiei în zona sectorului maritim al fluviului, cel puţin până la intrarea acestui stat în război. Neutralitatea menţinută de statul italian, până la 10 iunie 1940[57], în condiţiile unei prietenii mai mult decât binevoitoare cu Germania, arsenalul naval şi interesul faţă de cerealele şi cheresteaua românească au determinat statul peninsular, să fie în cursul anului 1939, marele cumpărător al produselor de pe piaţa dunăreană cu 40,67% din totalul lor, pe departe cel mai ridicat procent obţinut de un stat între 1936 şi 1939. Activitatea navelor sub pavilion italian, în cursul anului 1939, în zona confluenţei fluviu-mare i-au permis acestui stat să se plaseze pe locul întâi, ca tonaj total cu 315.853 tone, fiind depăşit doar sub raport numeric de vasele greceşti (110 nave italiene ieşite în mare, faţă de 122 greceşti), ştiindu-se faptul că ultimele erau de dimensiuni reduse[58].

Între 1939 şi vara anului 1940, Marea Britanie a urmărit cu predilecţie, din necesităţi strategice şi, ulterior, militare, achiziţionarea de petrol şi

---

[54] *Ibidem,* p. 126-127.
[55] *Ibidem*, p. 126.
[56] Leonida Loghin, *Al doilea război mondial. Cronologie*, Bucureşti, 1984, p. 9.
[57] Winston Churchill, *Al Doilea Război Mondial*, vol. I., Bucureşti, 1997, p. 275.
[58] În 1939, au intrat în Dunăre 125 de nave sub pavilion italian cu un tonaj total de 345.765 tone şi au părăsit fluviul 110 cu un tonaj total de 315.853 tone. În acelaşi an, au intrat 122 de vase greceşti cu un tonaj total de 176.007 tone şi au ieşit în mare tot 122 cu un tonaj total de 189.293 tone.

produse petroliere româneşti, în detrimentul cerealelor sau altor bunuri. Cum bazinul dunărean a fost cunoscut ca piață a cerealelor şi a lemnului, ponderea achizițiilor britanice a scăzut foarte mult. Totuşi, în cursul anului 1939, Marea Britanie a fost al doilea cumpărător cu 16,56% din totalul mărfurilor transportate prin bara Sulina. Din necesități strategice, traficul naval anual englez la gurile Dunării a fost menținut în parametri normali, ceea ce i-a permis acestui stat să se plaseze pe deja, tradiționala poziție a patra ca număr de nave şi tonaj total[59].

Franța a arătat în 1939, aceeaşi neputință sau dezinteres pentru piața cerealelor sau a lemnului, iar activitatea ei navală la confluența fluviu-mare a fost uşor în creştere față de anii precedenți, dar în continuare insuficientă[60].

Paradoxal, în 1939, Germania a înregistrat cel mai mic procent de mărfuri transportate prin gura Sulina. Imaginea este falsă, deoarece ar sugera o inactivitate comercială germană în zonă. În realitate, statul din Europa centrală a început, din 1937, să renunțe treptat la ruta maritimă, în favoarea traseului firesc devenit "noua cale a exportului mărfurilor româneşti în Germania prin Dunărea de Sus, a cărui consecință este scăderea accentuată a traficului prin gura Sulina"[61].

Conjunctura internațională şi diminuarea accentuată a traficului naval în 1939, a determinat Direcția Dunării Maritime să tragă un semnal de alarmă privind "necesitatea unui însemnat parc de vase sub pavilion românesc"[62]. De altfel, în a doua jumătate a anilor '30, în condiții de libertate a navigației, numărul anual al vaselor sub pavilion românesc care au tranzitat gurile Dunării a rămas aproximativ acelaşi, nesesizându-se nici un progres în acest sens[63], în condițiile în care, an de an, numărul vaselor aparținând altor state din bazinul dunărean a crescut uşor[64].

La fel ca şi în anii precedenți, în 1939 o mare parte din mărfurile pieței dunărene s-au îndreptat către state cu valută slabă, ce deveniseră parteneri tradiționali ai zonei: Grecia, Egipt, Belgia, Siria, Olanda, etc.

---

[59] În 1939, 48 de nave britanice cu un tonaj total de 112.528 tone au ieşit în mare şi 45 au intrat în fluviu cu un tonaj total de 106.102 tone.

[60] În 1939, înregistrăm cel mai mare număr de vase franceze ieşite în mare (9), față de anii precedenți.

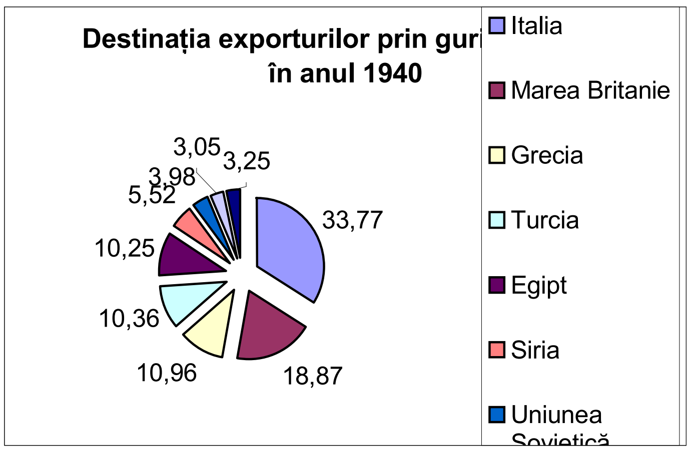
[61] "Buletinul Direcției Dunării Maritime", an. I, nr. 5 (octombrie 1939), p. 9. În 1939, prin bara Sulina, au ieşit în mare 21 de vase greceşti cu un tonaj total 43.677 tone şi au intrat în fluviu 28 cu un tonaj total de 57.605 tone.

[62] *Ibidem.*

[63] România a ocupat în perioada 1936-1939, poziția a treia, ca trafic naval prin gurile Dunării, în general, după Italia şi Grecia.

[64] În 1939, au ieşit din Dunăre 20 de vase ungare, 8 bulgare şi 13 iugoslave.

În anul următor, 1940, stoparea transportului maritim a determinat prăbuşirea pieţei dunărene, ce a avut efecte dureroase asupra oraşelor de la Dunărea maritimă. Totalitatea mărfurilor exportate prin gurile Dunării în acest an, s-a cifrat la 370.757 tone, cantitate ce reprezenta aproximativ un sfert din exportul anului anterior. În procente, destinaţia mărfurilor exportate prin gurile Dunării este redată în graficul următor.



Desfăşurarea navigaţiei şi, implicit a activităţilor comerciale, la gurile Dunării a cunoscut, în cursul anului 1940, trei etape importante. Cronologic, prima etapă a corespuns lunilor ianuarie-iunie 1940 şi a fost marcată de dorinţa autorităţilor române de a aplica o strictă neutralitate în zona gurilor Dunării şi de a menţine libertatea de navigaţie pe sectorul românesc al fluviului, atitudine care nu putea decât să încurajeze şi să înviorеze comerţul prin bara Sulina. Această politică, reiese din adresa circulară ce a fost trimisă de Direcţia Marinei Comerciale, la 9 decembrie 1939, tuturor Căpităniilor portuare în care s-a cerut "pentru a evita aceste incidente (între echipajele vaselor franceze sau engleze şi cele germane), veţi avea grijă ca atunci când sosesc în port vase sub pavilion englez, francez sau german, acestea să fie astfel aranjate ca vasele germane să nu fie în apropierea celor franceze şi engleze. În repartizarea danelor sau locurilor de ancoraj, veţi căuta să fiţi imparţiali, fără a favoriza vasele uneia din puterile beligerante de mai sus. Veţi ţine, în aceiaşi timp, seama de interesele lor comerciale"[65]. În acelaşi timp, frica de sabotaje a determinat aceeaşi Direcţie a Marinei Comerciale să

[65] DJANG, fond Căpitănia portului Galaţi, dosar 12/1939, f. 174.

ceară Căpităniei Portului Galaţi, în aprilie 1940, următoarele: "urmăriţi şi raportaţi zilnic activitatea vaselor engleze, franceze şi germane, precum şi a celor închiriate de francezi, englezi şi germani, ce s-ar afla în portul dumneavoastră. Deasemenea, veţi urmări şi raporta zilnic activitatea, în legătură cu navigaţia şi porturile, a societăţilor şi persoanelor ce reprezintă vasele arătate mai sus. Aceasta se va face în mod discret (…)"[66]. Măsurile de securitate sporită luate de autorităţile române pot fi asociate şi de încercarea Marinei britanice de a bloca la Porţile de Fier, navigaţia în amonte pe fluviu[67].

Susţinerea libertăţii transportului maritim, în perioada ianuarie-iunie 1940, a permis menţinerea unor schimburi comerciale, prin intermediul gurilor Dunării. Totuşi, activitatea comercială a fost extrem de redusă, comparativ cu anii precedenţi, deoarece războiul total implica şi distrugerea aprovizionării adversarului, ceea ce a dus la blocarea navigaţiei internaţionale. Analiza traficului lunar naval la confluenţa fluviu-mare ne permite să restrângem existenţa unui comerţ internaţional la gurile Dunării, doar pentru lunile ianuarie-iunie 1940, deoarece, după această perioadă, au dispărut din zonă nave sub pavilioanele unor state devenite tradiţionale, în perioada interbelică, la Dunărea de Jos, printre care: Marea Britanie, Franţa, Egipt sau Italia[68]. Aşadar, graficul privind destinaţia în procente a exporturilor prin gurile Dunării în cursul anului 1940, redă de fapt, achiziţiile de pe piaţa dunăreană desfăşurate între lunile ianuarie-iunie 1940, care vor urma aproximativ aceleaşi coordonate ca şi în anul anterior. Ulterior lunii iunie, cu excepţia pavilionului grec şi a altor patru nave panameze[69], în mare vor ieşi doar vase aparţinând unor state din bazinul dunărean (Germania, România, Bulgaria, Ungaria şi Uniunea Sovietică[70]) şi/sau riverane la Marea Neagră (Turcia).

Analiza activităţii navigaţiei la gurile Dunării, în perioada ianuarie-iunie 1940, surprinde o intensificare a traficului naval în cazul vaselor sub

---

[66] Ibidem, dosar 11/1940, f. 10.

[67] *Relaţii militare româno-germane. 1939-1944. Documente*, Bucureşti, 2000, doc. 9, p. 16-17. Legaţia Germaniei din Bucureşti, a transmis, la 8 aprilie 1940, către Serviciul Contra-informaţii/Biroul Externe, un raport privind acţiunile engleze împotriva Germaniei pe teritoriul României.

[68] Cazul Italiei trebuie legat de părăsirea neutralităţii, la 10 iunie 1940, şi intrarea în război alături de Axă.

[69] Vasele sub pavilion panamez ieşite în mare s-au ocupat, în special, cu transportul de refugiaţi, îndeosebi evrei.

[70] Uniunea Sovietică devine stat riveran la Dunăre, pe braţul Chilia, după anexarea Basarabiei, urmarea acceptării de către România a ultimatumului sovietic (28 iunie 1940).

pavilion francez în lunile aprilie-iunie[71], şi a celui englez, în iunie[72]. Mai mult, ieşirea din fluviu a unui număr mare de vase cu un tonaj redus, oferă imaginea unei retrageri a infrastructurii navale mobile (s. n.) de pe Dunăre, al unui abandon al intereselor celor două state pe sectorul maritim al fluviului. Această situaţie trebuie asociată cu succesele militare germane în vest şi nu constituie o reacţie la anumite măsuri politice sau administrative iniţiate de autorităţile române.

Schimbarea atitudinii României în privinţa libertăţii navigaţiei pe Dunăre, şi, implicit, pe sectorul maritim, este legată de două evenimente importante, nu fără legătură între ele: capitularea Franţei mareşalului Pètain (22 iunie 1941)[73] şi anexarea Basarabiei, a nordului Bucovinei şi a ţinutului Herţa la Uniunea Sovietică, prin acceptarea de către România a ultimatumului din 28 iunie 1940[74].

Între lunile iulie şi septembrie 1940, România şi-a păstrat oficial neutralitatea, însă, practic, s-a orientat către tabăra germană. Această perioadă a corespuns celei de-a doua etape, sub aspectul atitudinii autorităţilor române faţă de navigaţia pe Dunăre şi s-a caracterizat printr-o neutralitate, însă, mai mult decât binevoitoare faţă de Germania şi prin măsuri menite să securizeze şi să reorganizeze gurile fluviului, în condiţiile în care, acestea nu mai făceau obiectul unui monopol teritorial al statului român. Primul indiciu, al reorientării politicii carliste, a fost dat de refuzul autorităţilor de la Bucureşti, transmis prin intermediul Căpităniei portului Galaţi, la 25 iunie 1940, de a accepta cererea Consulatului francez din Galaţi privind "trecerea vaselor franceze sub pavilion englez"[75].

Noua politică românească privind navigaţia pe Dunăre, s-a reflectat în creşterea exponenţială a numărului de nave germane care au tranzitat gurile

---

[71] Între aprilie-iunie 1940, din Dunăre au ieşit un număr impresionant de vase de dimensiuni mici sub pavilion francez: în aprilie, 21 cu un tonaj total de 7.513 tone; în mai, 18 cu un tonaj total de 7.225 tone; în iunie, 21 cu un tonaj total de 11.356 tone. Atât în lunile precedente (ianuarie-martie), cât şi ulterioare (iulie-decembrie 1940), nu s-a mai înregistrat părăsirea Dunării de alte vase sub pavilion francez.

[72] În iunie 1940, au părăsit Dunărea 33 de bastimente britanice cu un tonaj total de 27.528 tone, faţă de cele 11 nave sub acelaşi pavilion înregistrate în lunile precedente ale anului 1940 (ianuarie-mai). Ulterior lunii iunie 1940, traficul naval britanic la confluenţa fluviu-mare va dispărea.

[73] Leonida Loghin, *op. cit*., p. 47-48.

[74] Vezi Ion Constantiniu, *România, Marile Puteri şi problema Basarabiei*, Bucureşti, 1995, p. 41-100.

[75] DJANG, fond Căpitănia portului Galaţi, dosar 1/1940, f. 65.

Dunării, între lunile iulie şi septembrie 1940[76], concomitent cu încetarea activităţii navale în zonă a pavilionului britanic.

Schimbările politice survenite în România, în septembrie 1940[77], şi aderarea statului român la Pactul Tripartit (23 noiembrie)[78], au deschis a treia etapă privind desfăşurarea navigaţiei la Dunărea de Jos. De fapt, din acest moment, s-a oficializat starea de lucruri existentă din iulie 1940, în care navigaţia a fost subordonată intereselor Germaniei. Libertatea transportului pe fluviu, restrânsă prin măsuri administrative după pierderea Basarabiei, a fost subordonată total politicii Axei. Ca urmare, comerţul internaţional prin gurile Dunării a încetat, singurele schimburi de mărfuri pe cale maritimă având un caracter regional. Activitatea navală prin bara Sulina a avut aceleaşi coordonate şi în anul 1941, singura remarcă fiind permanenta creştere a traficului navelor sub pavilion german pe sectorul maritim al Dunării şi la Marea Neagră, până la sfârşitul anului 1940[79].

Dispariţia pavilionului britanic nu a reprezentat o abandonare totală a Dunării de către acest stat, interesele polico-strategice şi economice britanice subzistând prin intermediul unor nave greceşti sau româneşti închiriate. La sfârşitul anului 1940, pe fluviu, exista o competiţie acerbă între Germania şi Marea Britanie, privind atragerea marinarilor prin plăţi substanţial mai mari decât cele ale oferite de autorităţile portuare sau de armatorii români[80]. Cu această ocazie, Căpitănia portului Brăila a înaintat un raport, la 15 octombrie 1940, Direcţiei Marinei Comerciale, în care erau prezentate realităţile existente în acel moment pe Dunăre: "în situaţia actuală, marea majoritate a vaselor particulare sub pavilion român sau elen, sunt închiriate fie la englezi,

[76] În "Buletinele Direcţiei Dunării Maritime" pe anul 1940, au fost înregistrate următoarele date: între ianuarie-martie 1940, nici un vas german nu a părăsit Dunărea ieşind în mare; în aprilie au ieşit 2 vase sub acest pavilion din Dunăre; în mai şi iunie câte 3; în iulie 5; în august 7; în septembrie 11; în octombrie 13; în noiembrie 15 şi în decembrie 12.

[77] *Istoria Românilor*, vol. VIII, Bucureşti, 2003, p. 595-598. Regele Carol al II-lea, considerat principalul responsabil al pierderilor teritoriale suferite de România în 1940, a abdicat, după ce l-a investit cu puteri depline pentru conducerea statului român pe generalul Ion Antonescu, la 5 septembrie 1940.

[78] *Politica externă a României. Dicţionar cronologic*, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1986, p. 239-240

[79]La sfârşitul anului 1940, Germania s-a plasat pe locul întâi ca trafic naval înregistrat la confluenţa fluviu-mare sub aspectul tonajului total (135.756 tone), fiind depăşită de Grecia ca număr de vase ieşite în mare (72 de vase greceşti faţă de 71 germane).

[80] DJANG, fond Inspectoratul Regional 3 de Navigaţie şi Porturi Galaţi, dosar 51/1940-1941, f. 270-274. Competiţia dintre cele două state beligerante a provocat un conflict colectiv de muncă, privind mărirea salariilor, între Breasla marinarilor din ţinutul Dunărea şi Agenţiile româneşti de vapoare.

fie la germani. De celelalte pavilioane, englez, belgian şi olandez nu poate fi vorba, deoarece aceste pavilioane nu activează deloc, vasele engleze fiind puse sub pază la Brăila, iar cele belgiene sau olandeze la Hârşova. În ultimul moment, vasele franceze, aflate sub pază la Hârşova, au fost aduse la Brăila – şi în curând ele trebuind să fie puse în exploatare în combinaţie cu germanii – urmează să li se completeze echipajele şi să se fixeze salariile acestor echipaje"[81].

Situaţia existentă, la sfârşitul anului 1940, s-a menţinut şi în anul următor, până la declanşarea Operaţiunii Barbarossa (22 iunie 1941)[82], traficul naval prin gurile Dunării având rolul de a asigura un comerţ local sau regional. Atacarea Uniunii Sovietice a afectat şi această ultimă activitate comercială în zonă, între lunile iulie-septembrie 1941, nici un vas neintrând sau ieşind în/din Dunăre[83].

Variaţia anuală, sub aspect cantitativ, a importurilor a oscilat mai puţin decât exportul din aceeaşi perioadă[84]. Nivelul maxim înregistrat în privinţa bunurilor intrate prin bara Sulina a fost atins în 1937, cu 462.330 tone, iar pragul minim în anul 1939, cu 197.116 tone.

În privinţa pavilioanelor vaselor care au transportat mărfuri în interiorul Dunării, Grecia, cărăuşul gurilor Dunării (s. n.) a dominat perioada 1934-1939, într-o formă autoritară[85]. În anul 1935, navele sub pavilion grecesc au adus în Dunăre 47,73% din totalul mărfurilor importate, acesta fiind nivelul maxim atins de acest stat.

O altă prezenţă, relativ constantă, pe piaţa importurilor a fost Marea Britanie. Totuşi, în a doua jumătate a anilor '30, se observă o scădere treptată a cantităţii mărfurilor transportate de navele sub pavilion britanic prin gurile Dunării, pentru ca în 1940, aportul acestui stat în ponderea importurilor să nu mai reprezinte decât 2,11% din total[86].

Italia, mare putere maritimă, nu putea să lipsească de pe piaţa dunăreană a importurilor. În indici procentuali, bunurile transportate de

---

[81] *Ibidem*, f. 261.
[82] *Politica externă a României*, p. 241.
[83] DJANG, fond Comisia Europeană a Dunării. Secretariatul General, dosar 768, f. 124.
[84] Cantitatea de mărfuri întrată în Dunăre s-a ridicat la: 333.979 tone în 1936; 462.330 în 1937; 338.223 în 1938; 197.116 în 1939 şi 220.082 tone în 1940.
[85] În procente, mărfurile aduse de navele greceşti, între 1936 şi 1939, în Dunăre, au fost: 41,74% (1936); 33,92% (1937); 45,47% (1938); 26,33% (1939) şi 2,74% în 1940.
[86] În procente, mărfurile aduse de navele britanice, între 1936 şi 1939, în Dunăre, au fost: 13,72% (1936); 11,44% (1937); 9,16% (1938); 16,78% (1939) şi 2,11% (1940).

vasele italiene în fluviu au oscilat între un nivel maxim de 10,63%, atins în 1939, şi un prag minim de 2,72%, în 1940[87].

La fel ca şi în cazul exporturilor, ponderea mărfurilor franceze intrate în fluviu a fost nesemnificativă, situându-se, în toată perioada 1936-1940, sub 1%, fapt oarecum surprinzător având în vedere statutul Franței de membru al Comisiei Europene a Dunării.

Rolul Germaniei, de importator/exportator prin gurile Dunării, trebuie privit prin prisma poziției geografice de stat dunărean, dar şi sub aspectul strategiei politice şi economice, promovată de autoritățile naziste. Astfel, anexarea Austriei (martie 1938) i-a permis statului din Europa centrală să-şi consolideze statutul de riveran al Dunării şi a determinat schimbarea traseului comercial al mărfurilor transportate pe fluviu. De fapt, s-a remarcat inversarea fluxului comercial al mărfurilor din zona Mării Negre cu destinația Germania. Traseul maritim (din fluviu către mare) a fost abandonat în favoarea rutei fluviale, mai scurtă şi mai sigură din perspectiva conflagrației mondiale (din mare către fluviu). Noua realitate are consecințe în planul importurilor prin gurile Dunării, ponderea bunurilor transportate de navele germane crescând de la 1,27%, nivelul anului 1938, la 13,14% în 1939, pentru a atinge în 1940, o cotă de 62,57% din totalul mărfurilor intrate în acel an în fluviu. De altfel, între 1936 şi 1940, pe sectorul maritim al Dunării, observăm o aprigă dispută pe plan economic şi geo-strategic, între Germania şi Italia, pe de o parte, şi Marea Britanie, pe de altă parte. Conjunctura internațională, puterea navală a Italiei şi poziția geografică a Germaniei, de stat dunărean, a tranşat disputa în favoarea Marilor Puteri revizioniste.

Traficul mărfurilor la confluența fluviu-mare a fost susținut şi de vasele româneşti sau al altor state dunărene: Ungaria, Iugoslavia sau Bulgaria. În toată perioada 1936-1940, cantitatea de mărfuri intrată în Dunăre pe navele româneşti a fost mai mare decât cea similară transportată de bastimentele sub pavilionul altor state dunărene.

În a doua jumătate a anilor '30, mărfurile aduse de navele aparținând unor state cu valută slabă (Egipt, Olanda, Norvegia, etc) au reprezentat un procent important din totalul bunurilor intrate în fluviu, oscilând între un maxim de 23,10 %, în 1934, şi un prag minim de 3,54%, atins în 1939 .

În concluzie, deşi au existat diverse inițiative, mai ales în mass-media vremii, privind găsirea unei alte derivații, canalul Sulina a rămas în continuare singura cale de acces în/din Dunăre a navelor comerciale maritime.

[87] În procente, mărfurile aduse de navele italiene, între 1936 şi 1939, în Dunăre, au fost: 4,87% (1936); 8,21% (1937); 9,14% (1938), 10,63% (1939) şi 2,72% (1940).

Porturile de pe sectorul maritim al fluviului au constituit, cu predilecție, în perioada interbelică, centre de achiziționare a cerealelor (aproape sau peste 50% din totalul mărfurilor ieşite în mare) şi, într-o măsură mai mică, a lemnului.

La fel ca întregul comerț românesc, schimburile de mărfuri de pe piața dunăreană au fost influențate de o serie de factori de natură economică, fiscală şi politică. Către sfârşitul anilor '30, în contextul înrăutățirii relațiilor internaționale, influențele economice ale pieței mondiale încep să fie eclipsate de evenimentele politice. Importanța geo-strategică şi economică a regiunii este evidentă, mai ales, prin prisma intereselor Germaniei, teoreticienii geo-politicii celui de-al Treilea Reich cerând insistent controlul asupra întregului bazin dunărean.

Agresiunea politică şi economică germană la gurile Dunării şi uşurința cu care Marea Britanie şi Franța au tratat episodul Műnchen (septembrie 1938), a obligat România să cedeze şi să accepte o serie de compromisuri. Mai întâi, statul român a fost de acord cu intrarea Germaniei ca membru cu drepturi depline în cadrul Comisiei Europene a Dunării (Acordul de la Bucureşti din 1 martie 1939). Declanşarea celui de-al doilea război mondial (3 septembrie 1939) şi noua turnură a relațiilor internaționale a permis marii puteri din Europa Centrală să-şi intensifice presiunile asupra statului român şi trateze Dunărea ca fiind fieful ei. Autoritățile române au rezistat acestor ingerințe, până la sfârşitul lunii iunie 1940, promovând menținerea libertății de navigație, şi implicit de comerț, precum şi aplicarea unei stricte neutralități pe fluviu. Capitularea Franței şi pierderea Basarabiei au împins definitiv statul român către Axă şi, din acest moment, navigația pe Dunăre a fost subordonată în totalitate intereselor Germaniei.

Traficul naval înregistrat între 1934 şi 1940, la confluența fluviu-mare, a redat fidel realitățile economice şi politico-strategice de la Dunărea de Jos. Pe sectorul maritim al Dunării, observăm o aprigă competiție, la nivel comercial, între Italia, Marea Britanie şi Germania. Conjunctura internațională şi poziția geografică a celui de-al Treilea Reich, ca stat dunărean a tranşat, după cum am văzut, disputa în favoarea Marii Puteri din Europa Centrală. Merită menționat că, după anexarea Austriei (martie 1938), fluxul comercial al mărfurilor cu destinația Germania a fost modificat în favoarea rutei fluviale (în amonte pe Dunăre), fapt pentru care navele acestui stat au ajuns să transporte în 1940, prin gurile Dunării, circa 62,57% din totalul mărfurilor intrate în acel an pe fluviu. Surprinzător, poziția Franței ca Mare Putere şi ca membru în Comisia Europeană a Dunării, a fost nesemnificativă

din toate punctele de vedere (importator/exportator la Dunărea de Jos sau ca trafic naval).

Pavilionul românesc a fost, după părerea noastră, insuficient reprezentat în traficul naval înregistrat prin gurile Dunării în a doua jumătate a anilor '30, activitatea comercială la Dunărea de Jos fiind întreţinută şi de circulaţia altor bastimente aparţinând unor state dunărene precum Bulgaria, Ungaria şi Iugoslavia.

Totuşi, putem considera, pe bună dreptate, Grecia drept cărăuşul gurilor Dunării (s. n.), navele sub acest pavilion deţinând în multe privinţe primul loc ca principal transportator al mărfurilor iar interesele economice şi nevoia de cereale au determinat ca o mare parte a mărfurilor exportate prin gurile Dunării să aibă ca destinaţie state cu valută slabă (Siria, Egipt, Belgia, Olanda etc.).

Galaţi